

Czwartek, 17 września 2020 r.

P9_TA(2020)0222

Homologacja typu pojazdów silnikowych (emisje zanieczyszczeń w warunkach rzeczywistych) ***I

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 17 września 2020 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD)) ⁽¹⁾

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2021/C 385/31)

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(2) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 nowe pojazdy lekkie muszą odpowiadać pewnym wartościom dopuszczalnym emisji (normy Euro 5 i Euro 6); rozporządzenie to nakłada również dodatkowe wymogi w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. Szczegółowe przepisy techniczne niezbędne do wykonania tego rozporządzenia ustanowiono w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽⁴⁾, a następnie w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁵⁾.</p>	<p>(2) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 nowe pojazdy lekkie muszą odpowiadać pewnym wartościom dopuszczalnym emisji (normy Euro 5 i Euro 6); rozporządzenie to nakłada również dodatkowe wymogi w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów; wymogi te zmieniono i dodatkowo skonsolidowano w drodze rozporządzenia (UE) 2018/858 ^(3a), które stosuje się od dnia 1 września 2020 r. Szczegółowe przepisy techniczne niezbędne do wykonania rozporządzenia (WE) nr 715/2007 ustanowiono w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽⁴⁾, a następnie w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁵⁾.</p>
<p>⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).</p>	<p>^(3a) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).</p>
<p>⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).</p>	<p>⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).</p> <p>⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).</p>

⁽¹⁾ Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0139/2020).

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 2
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

- (3) Wymagania dla homologacji typu pojazdów silnikowych w zakresie emisji stopniowo ulegały znacznemu zaostrzeniu poprzez wprowadzenie i późniejszą zmianę norm Euro. Chociaż zasadniczo w pojazdach znacznie zmniejszono emisje w całym zakresie zanieczyszczeń podlegających regulacji, to w przypadku emisji NO_x z silników wysokoprężnych lub emisji cząstek z silników benzynowych z bezpośrednim wtryskiem zainstalowanych w szczególności w pojazdach lekkich tak się nie stało. Należy zatem podjąć działania, aby zaradzić tej sytuacji.

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Poprawka 3
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3a) *W sprawozdaniu na temat jakości powietrza z 2019 r. ^(1a) opublikowanym przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) oszacowano, że w 2016 r. długotrwałe narażenie na zanieczyszczenie powietrza było przyczyną ponad 506 000 przedwczesnych zgonów w UE-28. W sprawozdaniu potwierdzono również, że w 2017 r. transport drogowy nadal był głównym źródłem emisji NO_x w UE-28, stanowiących około 40 % łącznej emisji NO_x w UE, oraz że około 80 % całkowitych emisji NO_x z transportu drogowego generowanych jest przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi;*

^(1a) *Sprawozdanie EEA na temat jakości powietrza w Europie z 2019 r.*

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 4
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3b) *Dostęp niezależnych podmiotów do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów ma kluczowe znaczenie dla przywrócenia zaufania konsumentów.*

Poprawka 5
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3c) *Niedawne naruszenia obowiązujących ram prawnych przez producentów, w tym naruszenia ich zobowiązań prawnych wynikających z rozporządzenia (WE) nr 715/2007, wykazały słabość mechanizmów kontroli i egzekwowania przepisów. Konsumentom nie zaoferowano zadowalającej rekompensaty, ponieważ nawet w przypadku przyznania rekompensaty pojazdów często nie dostosowano do norm Euro 5 i Euro 6. Ponieważ coraz większa liczba zakazów ruchu pojazdów z silnikiem Diesla w miastach europejskich ma wpływ na codzienne życie obywateli, odpowiednimi środkami wyrównawczymi byłyby ponowne wyposażenie niespełniających norm pojazdów w dostosowane technologie oczyszczania spalin (wymiana sprzętu) lub zaoferowanie premii z tytułu konwersji w przypadku, gdy konsument chce wymienić zakupiony pojazd na bardziej ekologiczny model.*

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 6
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

- (5) W rezultacie Komisja opracowała nową metodę badania emisji z pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy, procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE). Procedurę badania RDE wprowadzono rozporządzeniami Komisji (UE) 2016/427⁽⁶⁾ i (UE) 2016/646⁽⁷⁾, które następnie wprowadzono do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i dodatkowo skorygowano **rozporządzeniem** Komisji (UE) 2017/1154⁽⁸⁾.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/427 z dnia 10 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 82 z 31.3.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1154 z dnia 7 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 oraz dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 708).

Poprawka

- (5) W rezultacie Komisja opracowała nową metodę badania emisji z pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy, procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE). Procedurę badania RDE wprowadzono rozporządzeniami Komisji (UE) 2016/427⁽⁶⁾ i (UE) 2016/646⁽⁷⁾, które następnie wprowadzono do rozporządzenia (UE) 2017/1151 i dodatkowo skorygowano **rozporządzeniami** Komisji (UE) 2017/1154⁽⁸⁾ **oraz (UE) 2018/1832^(8a)**.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/427 z dnia 10 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 82 z 31.3.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1154 z dnia 7 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 oraz dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 708).

^(8a) **Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1832 z dnia 5 listopada 2018 r. zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 w celu udoskonalenia badań i procedur homologacji typu w odniesieniu do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, w tym badań i procedur dotyczących zgodności eksploatacyjnej i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, a także wprowadzenia urzędzeń służących do monitorowania zużycia paliwa i energii elektrycznej (Dz.U. L 301 z 27.11.2018, s. 1).**

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) W rozporządzeniu (UE) 2016/ (°) wprowadzono daty rozpoczęcia stosowania procedury badania RDE, jak również kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE. W tym celu **zastosowano** czynniki zgodności związane z poszczególnymi zanieczyszczeniami, aby uwzględnić statystyczną i techniczną niepewność pomiarów prowadzonych za pomocą przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS).

(°) Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.04.2016, s. 1.)

Poprawka

(6) W rozporządzeniu (UE) 2016/ (°) wprowadzono daty rozpoczęcia stosowania procedury badania RDE, jak również kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE. **Wprowadzenie dat rozpoczęcia stosowania dla pojazdów osobowych i pojazdów lekkich wybrano w sekwencji rocznej, aby zagwarantować terminowe planowanie producenta dla każdej grupy pojazdów.** W tym celu **wprowadzono** czynniki zgodności związane z poszczególnymi zanieczyszczeniami, aby uwzględnić statystyczną i techniczną niepewność pomiarów prowadzonych za pomocą przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS).

(°) Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.04.2016, s. 1.)

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

(6a) **Według sprawozdania EEA z 2016 r. różnica między emisjami w rzeczywistych warunkach a emisjami laboratoryjnymi wynikała głównie z trzech czynników: nieaktualna procedura badania, elastyczność w obecnej procedurze i czynniki rzeczywistego użytkowania zależne od kierowcy. Konieczne jest badanie w celu ustalenia marginesu wynikającego ze stylu jazdy i temperatury zewnętrznej. Należy wprowadzić wyraźne rozróżnienie między CF, marginesem związanym z urządzeniem i marginesem współczynnika rzeczywistego użytkowania, który zależy od kierowcy i temperatury.**

Poprawka

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

- (7) W dniu 13 grudnia 2018 r. Sąd wydał wyrok w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16²² dotyczących skargi o stwierdzenie nieważności rozporządzenia (UE) 2016/646. Sąd stwierdził nieważność części rozporządzenia (UE) 2016/646, w której ustanowiono współczynniki zgodności stosowane do oceny zgodności wyników badań RDE z wartościami dopuszczalnymi emisji określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. Sąd stwierdził, że jedynie prawodawca mógł wprowadzić te czynniki zgodności, ponieważ odnosiły się one do zasadniczego elementu rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Poprawka

- (7) W dniu 13 grudnia 2018 r. Sąd wydał wyrok w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16²² dotyczących skargi o stwierdzenie nieważności rozporządzenia (UE) 2016/646. Sąd stwierdził nieważność części rozporządzenia (UE) 2016/646, w której ustanowiono współczynniki zgodności stosowane do oceny zgodności wyników badań RDE z wartościami dopuszczalnymi emisji określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. Sąd stwierdził, że jedynie prawodawca mógł wprowadzić te czynniki zgodności, ponieważ odnosiły się one do zasadniczego elementu rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i „**doprowadziły de facto do zmiany dopuszczalnych wartości emisji tlenków azotu określonych dla norm Euro 6, podczas gdy te dopuszczalne wartości należy stosować do tych badań**”.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

- (8) Sąd **nie kwestionował technicznej** zasadności **czynników** zgodności. W **związku z tym oraz** mając na uwadze, że na obecnym etapie rozwoju technologicznego nadal istnieje rozbieżność między emisjami mierzonymi w rzeczywistych warunkach jazdy a emisjami mierzonymi w laboratorium, należy wprowadzić czynniki zgodności do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Poprawka

- (8) Sąd „**nabrał wątpliwości co do zasadności powoływania się przez Komisję na możliwe błędy natury statystycznej**”, w szczególności jeśli chodzi o tymczasowy współczynnik zgodności wynoszący 2,1, i stwierdził, że „**niepewności statystyczne koryguje się, pracując nad reprezentatywnością próbki lub eksperymentu albo nad liczbą przeprowadzonych eksperymentów**”. Ponadto, jeśli chodzi o wprowadzony margines niepewności technicznej, Sąd stwierdził, że „**po zakończeniu badania RDE nie można stwierdzić, czy pojazd będący przedmiotem badania spełnia wymogi dotyczące dopuszczalnych wartości emisji ani nawet czy zbliża się do tych wartości**”. Każdy sprzęt pomiarowy ma margines niepewności technicznej, a jeśli chodzi o systemy PEMS, biorąc pod uwagę ich zastosowanie w bardziej zmiennych warunkach, stwierdzono, że ich margines jest nieco większy w porównaniu z nieruchomymi urządzeniami laboratoryjnymi, nawet jeśli w rzeczywistości oznacza to zarówno zawyżenie, jak i niedoszacowanie emisji. Mając na uwadze, że na obecnym etapie rozwoju technologicznego nadal istnieje rozbieżność między emisjami mierzonymi w rzeczywistych warunkach jazdy a emisjami mierzonymi w laboratorium, należy **tymczasowo** wprowadzić czynniki zgodności do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 11
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (8a) *W rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 28 marca 2019 r. w sprawie ostatnich wydarzeń związanych z aferą dieselgate z zadowoleniem przyjęto orzeczenie Sądu i wyraźnie zwrócono się do Komisji, żeby nie wprowadzała żadnego nowego współczynnika zgodności, aby zagwarantować, że normy Euro 6 nie będą w dalszym stopniu osłabiane, lecz będą spełniane w normalnych warunkach użytkowania, jak pierwotnie przewidziano w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007.*

Poprawka 12
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (9) Aby umożliwić producentom osiągnięcie zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji Euro 6 w kontekście procedury badania RDE, kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE należy wprowadzić w dwóch etapach. Na pierwszym etapie, na wniosek producenta, zastosowanie powinien mieć tymczasowy współczynnik zgodności, a na drugim etapie należy stosować jedynie ostateczny współczynnik zgodności. Komisja powinna **dokonywać przeglądu ostatecznych współczynników zgodności** w świetle postępu technicznego.
- (9) Aby umożliwić producentom osiągnięcie zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji Euro 6 w kontekście procedury badania RDE, kryteria zgodności obowiązujące w odniesieniu do RDE należy wprowadzić w dwóch etapach. Na pierwszym etapie, na wniosek producenta, zastosowanie powinien mieć tymczasowy współczynnik zgodności, a na drugim etapie należy stosować jedynie ostateczny współczynnik zgodności. **Końcowy współczynnik zgodności powinien mieć zastosowanie podczas okresu przejściowego i zawierać margines wyrażający dodatkową niepewność pomiaru związaną z wprowadzeniem systemów PEMS.** Komisja powinna **na bieżąco oceniać współczynnik zgodności** w świetle postępu technicznego **i corocznie go obniżać na podstawie dowodów naukowych, zwiększonej dokładności procedury pomiaru i postępu technicznego w dziedzinie systemów PEMS.** Współczynnik zgodności powinien być stopniowo obniżany i przestać obowiązywać do dnia 30 września 2022 r.

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (9a) *Najpóźniej do czerwca 2021 r. Komisja powinna ustanowić ambitniejsze i bardziej rygorystyczne wymagania dotyczące systemów PEMS, które mogą być stosowane do badań RDE. Ustanowione normy powinny, w miarę możliwości, uwzględniać wszelkie istotne elementy normalizacji opracowane przez CEN w oparciu o najlepsze dostępne systemy PEMS.*

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (9b) *Należy podkreślić, że chociaż niniejszy wniosek dotyczy współczynnika zgodności, kwestię norm dotyczących dopuszczalnych wielkości emisji należy rozpatrzyć w kontekście przyszłego wniosku dotyczącego normy wyższej niż Euro 6. Aby zapewnić szybkie postępy w kierunku przyjęcia przyszłych dopuszczalnych wartości emisji (norma wyższa niż Euro 6) i poprawy jakości powietrza dla obywateli Unii, konieczne jest, aby Komisja przedstawiła, w stosownym przypadku, wniosek ustawodawczy w tej sprawie, jak najszybciej, a najpóźniej do czerwca 2021 r., zgodnie z komunikatem Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. pt.: „Europejski Zielony Ład”, w którym podkreśla się potrzebę przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność oraz zapewnienia ścieżki prowadzącej do bezemisyjnej mobilności. We wdrażaniu norm wyższych niż Euro 6 nie powinny być stosowane żadne współczynniki zgodności.*

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (9c) *Aby zachęcić producentów do proaktywnego i proekologicznego podejścia, nowe innowacje technologiczne mające na celu pochłanianie NO_x powinny zostać przetestowane, ujęte ilościowo i uwzględnione w kolejnym przeglądzie norm Euro.*

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 16
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

- (10) Traktat lizboński daje prawodawcy możliwość przekazywania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym mających zastosowanie ogólne, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego. Środki, które mogą zostać objęte przekazaniem uprawnień, o którym mowa w art. 290 ust. 1 TFUE, są zasadniczo zgodne z tymi, które są objęte procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, ustanowionymi na mocy art. 5a decyzji Rady 1999/468/WE⁽¹⁾. W związku z tym konieczne jest dostosowanie do art. 290 TFUE przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 dotyczących stosowania procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23).

Poprawka

- (10) Traktat lizboński daje prawodawcy możliwość przekazywania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym mających zastosowanie ogólne, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego. Środki, które mogą zostać objęte przekazaniem uprawnień, o którym mowa w art. 290 ust. 1 **Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej** (TFUE), są zasadniczo zgodne z tymi, które są objęte procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, ustanowionymi na mocy art. 5a decyzji Rady 1999/468/WE⁽¹⁾. W związku z tym konieczne jest dostosowanie do art. 290 TFUE przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 dotyczących stosowania procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23).

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 17
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Aby przyczynić się do osiągnięcia unijnych celów w zakresie jakości powietrza oraz ograniczenia emisji z pojazdów, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 **Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej** (TFUE) w odniesieniu do szczegółowych przepisów dotyczących szczególnych procedur, testów i wymogów dotyczących homologacji typu. Przedmiotowe przekazanie powinno obejmować uzupełnienie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 o takie zmienione przepisy, jak również cykle badań stosowanych do pomiaru emisji; wymogi dotyczące wdrożenia zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji; **środki niezbędne do wdrożenia obowiązku producenta do zapewnienia nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów**; przyjęcie zmienionej procedury pomiaru cząstek stałych. Przekazanie uprawnień powinno ponadto obejmować zmianę rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu dokonania obniżenia **ostatecznych** współczynników zgodności celem uwzględnienia postępu technicznego w zakresie PEMS i ponownego ustalenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych oraz wprowadzenia wartości dopuszczalnych **liczby** cząstek stałych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te **powinny otrzymywać** wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji **powinni** systematycznie **brać** udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Poprawka

(11) Aby przyczynić się do osiągnięcia unijnych celów w zakresie jakości powietrza oraz ograniczenia emisji z pojazdów, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do szczegółowych przepisów dotyczących szczególnych procedur, testów i wymogów dotyczących homologacji typu. Przedmiotowe przekazanie powinno obejmować uzupełnienie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 o takie zmienione przepisy, jak również cykle badań stosowanych do pomiaru emisji; wymogi dotyczące wdrożenia zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji; **i** przyjęcie zmienionej procedury pomiaru cząstek stałych. **Niezależnie od krótkiej przerwy między wejściem w życie niniejszego rozporządzenia a uchYLENIEM przepisów w sprawie informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów na mocy rozporządzenia (UE) 2018/858, do celów pewności prawa oraz w celu zapewnienia prawodawcy wszystkich dostępnych możliwości przekazanie uprawnień powinno również uwzględniać środki niezbędne do wdrożenia obowiązku producenta do zapewnienia nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.** Przekazanie uprawnień powinno ponadto obejmować zmianę rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu dokonania obniżenia współczynników zgodności celem uwzględnienia **lepszej jakości procedury pomiaru lub** postępu technicznego w zakresie PEMS i ponownego ustalenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych oraz wprowadzenia wartości dopuszczalnych cząstek stałych **w oparciu o liczbę**. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. ^(1a). W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te **otrzymują** wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji systematycznie **biorą** udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

^(1a) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 18**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a**

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 4 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Obowiązki te obejmują **przestrzeganie wartości dopuszczalnych** emisji **określonych** w załączniku I. Na potrzeby ustalenia zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji Euro 6 określonymi w załączniku I tabela 2 wartości emisji ustalone podczas ważnych badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) dzieli się przez mający zastosowanie współczynnik zgodności określony w załączniku I tabela 2a. Wynik musi się kształtować poniżej wartości dopuszczalnych emisji Euro 6 określonych w tabeli 2 tego załącznika.

Poprawka

Obowiązki te obejmują **zapewnienie zgodności z wartościami dopuszczalnymi** emisji **określonymi** w załączniku I. Na potrzeby ustalenia zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji Euro 6 określonymi w załączniku I tabela 2 wartości emisji ustalone podczas ważnych badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) dzieli się przez mający zastosowanie współczynnik zgodności określony w załączniku I tabela 2a. Wynik musi się kształtować poniżej wartości dopuszczalnych emisji Euro 6 określonych w tabeli 2 tego załącznika. **Współczynnik zgodności jest stopniowo obniżany w drodze corocznych korekt w dół w oparciu o oceny przeprowadzone przez JRC. Współczynnik zgodności przestaje obowiązywać do dnia 30 września 2022 r.**

Poprawka 19**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a**

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia.;

Poprawka

1. Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia. **Producent gwarantuje również niezawodność urządzeń kontrolujących emisję spalin i dąży do ograniczenia ryzyka kradzieży takich urządzeń lub manipulowania nimi.**

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 8 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 14a w celu uzupełnienia art. 6 i 7. Powyższe obejmuje określenie i aktualizację warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i utrzymania pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb MŚP.

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 14a w celu uzupełnienia art. 6 i 7. Powyższe obejmuje określenie i aktualizację warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i utrzymania pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb MŚP, **mikroprzedsiębiorstw oraz podmiotów samozatrudnionych;**

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 10 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Podczas ważnych badań RDE zgodność z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 ustala się z uwzględnieniem współczynnika zgodności dla danego zanieczyszczenia określonego w załączniku I tabela 2a, zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi.

Poprawka

Podczas ważnych badań RDE zgodność z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 ustala się z uwzględnieniem współczynnika zgodności dla danego zanieczyszczenia określonego w załączniku I tabela 2a, zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi. **Współczynnik zgodności jest stopniowo obniżany w drodze corocznych korekt w dół w oparciu o oceny przeprowadzone przez JRC. Współczynnik zgodności przestaje obowiązywać do dnia 30 września 2022 r.**

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 22**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 – litera b**

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 10 – ustęp 5 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Podczas ważnych badań RDE zgodność z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 ustala się z uwzględnieniem współczynnika zgodności dla danego zanieczyszczenia określonego w załączniku I tabela 2a, zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi.

Poprawka

Podczas ważnych badań RDE zgodność z wartościami dopuszczalnymi w normie Euro 6 ustala się z uwzględnieniem współczynnika zgodności dla danego zanieczyszczenia określonego w załączniku I tabela 2a, zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit drugi. **Współczynnik zgodności jest stopniowo obniżany w drodze corocznych korekt w dół w oparciu o oceny przeprowadzone przez JRC. Współczynnik zgodności przestaje obowiązywać do dnia 30 września 2022 r.**

Poprawka 23**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 14 – ustęp 3 i ustęp 3a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

3. Komisja **posiada uprawnienia do przyjmowania**, zgodnie z art. 14 a, **aktów delegowanych w zakresie:**

- a) **uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w celu dostosowania procedur, badań i wymogów, a także cykli badawczych wykorzystywanych do pomiaru emisji w celu odpowiedniego odzwierciedlenia emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy;**
- b) **zmiany niniejszego rozporządzenia** w celu dostosowania do postępu technicznego **ostatecznych** współczynników zgodności określonych dla poszczególnych zanieczyszczeń w załączniku I tabela 2a.

Poprawka

3. **Najpóźniej do dnia 1 czerwca 2021 r.** Komisja **przyjmuje**, zgodnie z art. 14a, **akty delegowane uzupełniające niniejsze rozporządzenie w celu dostosowania procedur, badań i wymogów, a także cykli badawczych stosowanych do pomiaru emisji, tak aby odpowiednio odzwierciedlić emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, łącznie z, między innymi, warunkami dotyczącymi temperatury i warunkami brzegowymi, zmniejszając błąd pelzania zera i stawiając czoła niebezpiecznym skokowym wzrostom ilości emitowanych cząstek w momencie, gdy w samochodach następuje oczyszczanie filtra, uwzględniając wszelkie istotne elementy normalizacji opracowane przez CEN i oparte na najlepszym dostępnym sprzęcie.**

3a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 14a, aktów delegowanych zmieniających niniejsze rozporządzenie w celu dostosowania do postępu technicznego **i korekty w dół** współczynników zgodności określonych dla poszczególnych zanieczyszczeń w załączniku I tabela 2a.

Czwartek, 17 września 2020 r.

Poprawka 24**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik – akapit 1**

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Załącznik I – tabela 2a – wiersz 2

Tekst proponowany przez Komisję

CF pollutant-final ⁽²⁾	1,43	1,5	—	—	—
-----------------------------------	-------------	------------	---	---	---

⁽²⁾ CF pollutant-final oznacza współczynnik zgodności stosowany do określania zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji normy Euro 6 poprzez uwzględnienie **nieściśłości technicznych związanych z użyciem** przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS).

Poprawka

CF pollutant-final ⁽²⁾	1 + margines (margines = 0,32) (*)	1 + margines (margines = 0,5) (*)	—	—	—
-----------------------------------	---	--	---	---	---

⁽²⁾ CF pollutant-final oznacza współczynnik zgodności stosowany do określania zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji normy Euro 6 **w okresie przejściowym** poprzez uwzględnienie **dodatkowych technicznych nieściśłości pomiarowych w połączeniu z wprowadzeniem** przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS). **Jest on wyrażony jako 1 + margines niepewności pomiaru. Do dnia 30 września 2022 r. margines wynosi zero, a współczynnik zgodności przestaje mieć zastosowanie.**

^(*) **należy skorygować w dół przynajmniej raz w roku na podstawie regularnych ocen Wspólnego Centrum Badawczego.**